

Le très hon. M. MEIGHEN: En quelle année était-ce?

M. CAMPBELL: C'était le 23 juin 1908. Vu qu'il faudra payer les frais d'établissement du chemin de fer sur le prix de ces terres et du grain et des bestiaux que leurs propriétaires produiront, je tiens à dire que nous ne sommes pas ici comme d'humbles pétitionnaires sollicitant des faveurs du gouvernement; nous ne faisons que revendiquer notre droit. Ce chemin de fer nous appartient, et je maintiens que nulle autre partie du pays n'a contribué à son établissement. Les travaux de nivellement sont exécutés, les ponts sont tous construits et il ne reste plus que 92 milles de rails à poser pour mener l'entreprise à bonne fin.

Interrogé en 1922 relativement au coût estimatif de la pose de ces rails, le ministre des chemins de fer de ce temps-là a répondu qu'elle coûterait \$1,750,000. Cependant, le prix des matériaux et de la main-d'œuvre ayant baissé depuis, je présume que les travaux pourraient s'exécuter à un prix moindre. Je me rends compte, il va sans dire, qu'une grande partie de la voie déjà construite s'est détériorée et qu'il faudra beaucoup d'argent pour la remettre en bon état; cependant, le moins que nous puissions attendre, c'est que cette voie ferrée sera parachevée jusqu'à la baie et qu'elle sera mise en état d'exploitation pour permettre au trafic régional de se développer—je parle de la clientèle provenant de l'exploitation des pêcheries, des mines et des forêts. De cette manière, nous aurions une bonne chance de mettre le projet à l'essai et de convaincre ceux qui doutent encore qu'il est susceptible d'exécution.

Je tiens à faire observer que l'emplacement de ville à Fort-Churchill a malheureusement été cédé à des particuliers. Celui de Port-Nelson appartient encore à l'Etat, et j'espère que le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) fera en sorte de le conserver jusqu'au moment où on en aura réellement besoin, au lieu de permettre à des spéculateurs de s'en emparer.

Le député de Bonaventure (M. Marcil) a demandé à un député de la gauche quel serait le sort réservé au réseau des voies ferrées nationales si le chemin de fer de la baie d'Hudson était parachevé et exploité. Cette question sous-entendait que le projet est réalisable, et c'est presque avec plaisir que j'ai entendu mon honorable ami la faire. Les adversaires du projet me paraissent partagés en deux camps: il y a ceux qui le jugeant praticable, le combattent pour la raison même qu'il est susceptible de réalisation—je n'insinue pas par là, il va sans dire, que le représentant de Bonaventure est contre le projet de résolution, car il n'a pas dit qu'il s'y oppose—il y a aussi

ceux qui croient, peut-être sincèrement, à l'impraticabilité de l'entreprise.

En parcourant les crédits que nous avons discutés dernièrement, on me permettra peut-être de faire observer, sans qu'on me taxe pour cela de régionalisme, qu'après avoir soigneusement éliminé tous ceux qu'on peut considérer comme d'intérêt national et en me bornant aux sommes que je puis ranger dans la catégorie des dons, des gratifications ou des subventions aux provinces, je relève les chiffres suivants:

Ontario et Québec..	\$2,775,000
Colombie-Anglaise..	2,295,000
Provinces maritimes..	1,921,000

Je remarque que, de ce total, l'île du Prince-Edouard ne reçoit que l'infime montant de \$33,700 et que les provinces des prairies,—le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta,—n'obtiennent que \$305,377 sur une somme globale de \$7,298,062.

Je pourrais ajouter à ce total les subventions aux paquebots, car en les examinant je n'en trouve aucune qui soit vraiment avantageuse pour la nation. Elles sont utiles aux petits ports et, par conséquent, n'intéressent que les provinces. Les grandes lignes transatlantiques qui transportent nos grains et nos autres produits sont tenues de faire face à leurs dépenses au moyen des frets qu'elles prélèvent sur nos céréales et notre bétail. Ces subventions aux paquebots se chiffrent à \$1,128,275, ce qui forme le total de \$8,426,337. En examinant ces crédits, on serait probablement excusable de relever le fait que les provinces des prairies, qui renferment à peu près le quart de la population canadienne ne reçoivent qu'environ 3½ p. 100 de la somme entière. Voilà une autre raison pour laquelle l'Etat devrait avoir des égards pour nous et parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson.

En terminant, je pourrais rappeler qu'on est sur le point de tenir une élection complémentaire dans la circonscription de Moose Jaw. Je prédis que le candidat libéral promettra aux gens que le Gouvernement parachevera la voie ferrée s'il est élu. J'espère donc que le ministère va se prononcer un peu plus ouvertement sur ce projet, parce qu'il en sera certainement question à l'élection de Moose Jaw et que je ne veux pas voir le candidat libéral prendre des engagements à moins que le ministère l'appuie.

Quant aux critiques et aux doutes que ce projet a provoqués, nous sommes bien prêts à y faire face. En réalité, c'est ce que nous avons fait depuis quarante ans. A n'en pas douter, il y a et il y aura toujours des gens pour rire et douter, et si des hommes clairvoyants n'avaient pas mis à la raison les sceptiques, la grande région située à l'ouest des